ŞANSELE CONCURENŢILOR IN MARELE PREMIU R. P. R.

Odată lista înscrierilor închisă şi antrenamentele oficiale efectuate vom încerca, în rândurile ce urmează să stabilim şansele alergătorilor cari candidează la victorie şi vom face acest lucru conducându-ne după valorile arătate în încercările premergătoare curselor şi după impresia pe care fiecare participant ne-a lăsat-o pe virajuri.

TRAIAN MATEI, MARE FAVORIT

In proba motocicletelor de sport, clasa 250 cmc., Traian Matei întruneşte sufragiile unanime. Este mai rapid ca toţi adversarii săi, atacă virajurile cu

BRUN STANISLAS (P.)

rară dexteritate şi se descurcă foarte uşor în cazul unei plecări greşite. Nu poate scăpa victoria decât în cazul intervenţiei, sub formă de pană, a neprevăzutului.

Pentru locul al doilea îşi pun candidatura, cu justificate pretenţiuni, Anton Dumitrescu, Anton Iordănescu şi Nicolae Bârză. Primul pare a avea cele mai multe şanse să ocupe acest loc întrucât ceilalţi doi nu au la îndemână mai destul de rapide. Gheorghe Murgescu poate furniza o surpriză iar din partea lui Olaru şi Zdrinca ne putem aştepta la frumoase comportări.

IŞI VA LUA REVANŞA SADEANU ASUPRA LUI SOMLO?

Iată o întrebare la care cu greu se poate răspunde pentrucă răspunsul depinde de felul cum cei doi protagonişti vor reuşi să plece dela start. In cazul când ambii vor porni bine şi se vor instala în frunte, ei vor putea duce o luptă clară, neîmpiedicată de adversari cari ar beneficia de un start fericit şi cel mai bun va câştiga.

Acum două luni, plecat mare favorit în „Circuitul Primăverii", Sădeanu a cedat lui Somlo şi la urmă nu a mai insistat. De data aceasta va căuta să se revanşeze dar, spre a izbuti acest lucru va fi obligat să apeleze la toate resursele lui şi ale maşinei ştiut fiind că Somlo nu se dă bătut cu una cu două. Pentru locul al treilea vârstnicul Ion Craioveanu se impune dar are în Mihail Sărăţeanu un adversar periculos.

PRIMA CURSA INTERNAŢIONALA A ZILEI

Prima cursă internaţională a „Marelui Premiu al Republicii Populare Romîne" se va disputa în cadrul categoriei sport, clasa 500 cmc. şi la ea vor lua parte în afară de reprezentanţii noştri, maghiarul Sandor Pohony şi polonezul Stanislas Brun.

Dacă Nicolae Niculici va lua startul în această cursă şi va pilota, cum se spune, cel mai bun BMW pe care îl avem în ţară, Pohony va avea un adversar de temut, o victorie a lui Niculici nefiind chiar exclusă. In lipsa acestuia din urmă, alergătorul maghiar are o şansă detaşată şi niciunul dintre reprezentanţii noştri nu-i va putea pune victoria în discuţie, mai ales că pe maşina lui Nicolae Buescu nu se poate conta.

Pentru locul al doilea prevedem o aprigă luptă între eternii rivali: Nicolae Coterbic şi Vasile Mavrodin pe cari îi preferăm în această ordine. La locul următor nu este exclus să-l vedem pe Ion Mihai care, la antrenamentul de ieri dimineaţă a reuşit o performanţă cu totul peste aşteptări.

VICTOR STANESCU ARE ŞANSE...

...să coupe primul loc în clasamentul probei rezervată motocicletelor sport, clasa 750 cmc., dar, spre a isbuti această ispravă va trebui să înfrângă dârzenia, temeritatea şi duritatea lui Ioan Spiciu, ce curând venit la specialitatea celor două roţi. Petre Caitor, mai bun dela o zi la alta, nu este o cantitate neglijabilă şi de acest lucru îşi dau seama şi adversarii lui. De un rar curaj, Petre Caitor este capabil să producă surpriza dar, în mod normal el trebue să se mulţumească cu locul al treilea, în urma lui Victor Stănescu şi Ion Spiciu.

Mai este de adăogat că braşoveanul Daniel Goellner nu trebue nesocotit căci, dacă la o plecare bună poate să încurce multe socoteli, el fiind un alergător corect şi constant.

CURSA AUTOMOBILISTA

Inaintea capului de afiş cu prilejul căruia îşi vor da întâlnire reprezentanţii celor trei naţiuni participante, va avea loc cursa automobilistă a reuniunii. La condiţiunile acestei probe au aderat zece concurenţi cari, cu prilejul antrenamentelor oficiale

CURUCZ GYORGI (U.)

au vădit reale aptitudini. Este sigur însă că unul singur va câştiga şi credem că acela este veteranul ing. Jean Calcianu, la volanul „bătrânului" său Alfa Romeo.

Marin Dumitrescu, Vasile Abrudan şi Valentin Tânţăreanu sunt alergători cari vor lupta pentru cinstea celui de al doilea loc, probabil fiind că ei vor termina în această ordine.

CEL MAI NUMEROS LOT IN PROBA PRINCIPALA

Proba principală a programului, adevăratul „Mare Premiu" a întrunit cel mai numeros şi mai valoros lot. Pe distanţa cursei îşi vor da întâlnire cei mai

SZALKAY BELA (U.)

luptei pentru victorie primul fiind cel care întruneşte sufragiile datorită rapidităţii maşinei. Niculici va face tot ce omeneşte îi va sta în posibilitate să nu lase trofeul să treacă graniţa dar, dacă nimic anormal nu va interveni el va trebui să se resemneze cu titlul de glorios învins.

Maghiarul Gyorgy Kurucz şi polonezul Andrej Zdnirschi sunt oameni indicaţi să joace rol de frunte în întrecerea principală a zilei ca şi ceilalţi alergători oaspeţi. Dintre români ne aşteptăm la o frumoasă comportare din partea lui Victor Stănescu, Ştefan Neşulescu şi Petre Caitor.

PREMIILE

In afară de numeroase obiecte de artă, cupe de argint şi plachete diferite, Federaţia Română de Automobilism şi Motociclism oferă laureaţilor „Marelui Premiu al Republicii Populare Române", următoarele premii în bani:

CATEGORIA CURSE: Premiul I, lei 60.000; Premiul II, lei 35.000; Premiul III, lei 20.000; Premiul IV, 10.000.

CLASA 750 SPORT: Premiul I, lei 30.000; Premiul II, lei 20.000; Premiul III, lei 10.000.

CLASA 500 SPORT: Premiul I, lei 30.000; Premiul II, lei 20.000; Premiul III, lei 10.000.

CLASA 250 SPORT: Premiul I, lei 20.000; Premiul II, lei 12.000 Premiul III, lei 7.000

CLASA 250 SPORT: Premiul I, lei 20.000; Premiul II, lei 12.000; Premiul III, lei 7.000.

AUTOMOBILE 2 LTR. Premiul I, lei 30.000; Premiul II, lei 20.000; Premiul III, lei 10.000.

AUTOMOBILE PESTE 2 LTR.: Premiul I, lei 30.000; Premiul II, lei 20.000; Premiul III, lei 10.000.

SEMNIFICAŢIA SEMNALIZĂRILOR IN TIMPUL CURSEI

Pentru participarea la „Marele Premiu al R. P. R., concurenţii se vor prezenta la start urmând următorul traseu: Şoseaua Kiseleff, ultima stradă la dreapta — venind dinspre Piaţa Victoriei spre Arcul de Triumf (str. Nouă) — apoi la stânga, pe strada Maior Şontu, până la parcul maşinilor.

Intrarea concurenţilor pe linia de start se va face la ordinul şi după indicaţiile comisarului de parc, în grup compact, în rânduri corespunzătoare ordinei la start şi cu viteza moderată.

Câştigătorul unei curse va mai parcurge, cu viteză moderată, bucla formată din străzile Porumbaru, Munteanu, Alexandrina şi se va opri lângă start unde va primi coroana, după care, câştigătorul va parcurge turul de onoare, în sensul circuitului şi va intra în parcul maşinilor.

Amintim că semnificaţia semnalizărilor din timpul cursei este următoarea:

Steag cu ecusos F. R. A. M.: începutul cursei.

Steag cu carouri albe-negre: sfârşitul cursei.

Steag roşu: oprire imediată şi obligatorie.

Steag galben nemişcat: atenţie.

Steag galben agitat: incetineaza-pericol.

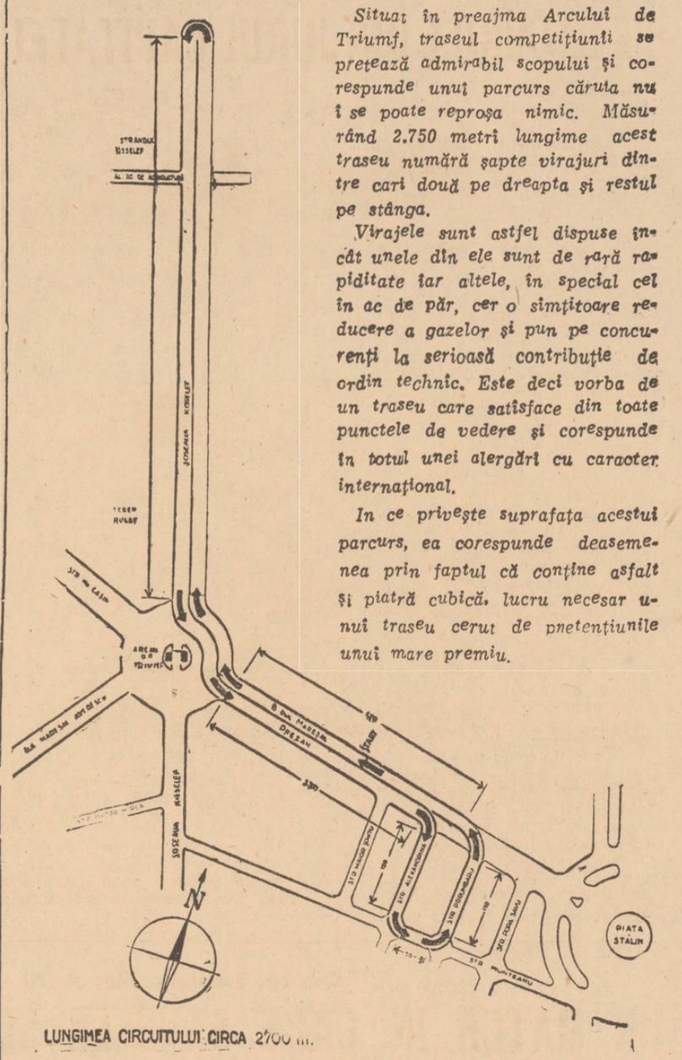
Steag verde: cale liberă.

Steag albastru: ţine mult dreapta.

Număr alb pe fond negru arătat de Comisarul de start: concurentul cu numărul respectiv opreşte imediat.

La cabina de cronometraj va fi un panou de semnalizare, în care cifrele din rândul de sus vor arăta turele încheiate de primul concurent. Dedesubt vor fi trecute numerile de ordine ale primilor 3 sosiţi.

Caracteristicile traseului



Situat în preajma Arcului de Triumf, traseul competiţiunii se pretează admirabil scopului şi corespunde unui parcurs căruia nu i se poate reproşa nimic. Măsurând 2.750 metri lungime acest traseu numără şapte virajuri dintre cari două pe dreapta şi restul pe stânga.

Virajele sunt astfel dispuse încât unele din ele sunt de rară repiditate iar altele, în special cel în ac de păr, cer o simţitoare reducere a gazelor şi pun pe concurenţi la serioasă contribuţie de ordin technic. Este deci vorba de un traseu care satisface din toate punctele de vedere şi corespunde în totul unei alergări cu caracter internaţional.

In ce priveşte suprafaţa acestui parcurs, ea corespunde deasemenea prin faptul că conţine asfalt şi piatră cubică, lucru necesar unui traseu cerut de pretenţiunile unui mare premiu.

Programul, concurenţii şi numerele lor de ordine

ORA 9: 250 ŞI 350 CMC SPORT

Programul reuniunii începe la ora 9 dimineaţa precis când se vor alinia alergătoorii participanţi în clasele 250 şi 350 cmc, clase care se cuplează, dar pentru care sunt prevăzute clasamente separate.

Concurenţii vor avea de acoperit 40,500 km în 15 tururi.

Iată alergătorii care se vor prezenta la start la aceste probe (cu numerele de ordine respective):

CLASA 250 CMC SPORT

4. Bârzză Niculae (Dinamo) Jawa.
5. Matei Traian (A. S. Meseriaşul) T. W. N.
7. Nicu Ştefan (RATA) Standard.
8. Cristescu Achile (A. S. Meseriaşul) Rudge.
9. Dumitrescu Anton (M. C Buzău) T. W. N.
10. Murgescu Gheorghe (Dinamo) Piot. Dinamo.
11. Olaru Ion (Dinamo) Jawa.
12. Bejazdgian Kirkor (RATA) T.W.N.
15. Zdrinca Gheorghe (Dinamo) Jawa.
16. Iordănescu Anton (Dinamo) Jawa.
17. Iancovici Petre (Ameta) Panter.

CLASA 350 CM SPORT

1. Sădeanu Niculae (CSCA) Triumph.
2. Somlo Emeric (S.T.T.) N.S.U.
3. Craioveanu Ion (Constructori) Zundapp.
6. Sărăţeanu Mihail (Godeanu) Matchless.
18. Popescu Niculae (Fl. Roşie) Victoria.
19. Armeanu Petre (A.S Meseriaşul) N.S.U.
20. Badea Gheorghe (A. S. Meseriaşul) T.W.N.
21. Hagi Nicovici (C.F.R.) Caltorpe.
22. Pascotă Ion (S.T.T.) D.K.W (250).
23. Niculici Dumitru (RATA) Triumph (250).

ORA 9,45: 500 ŞI 750 CMC SPORT

Cea de a doua cursă a zilei este deschisă motocicletelor de 500 şi 750 cmc categoria sport şi plecarea în această proobă se va da în jurul orei 9 şi 45, concurenţii urmând să acopere 30 tururi cu un total de 81 km.

CONCURENŢII

CLASA 500 CMC SPORT

4. Bruno Stanislas (R. P. Polonia) Triumph.
1. Pohony Nandor (R. P. Ungaria) B.M.W.
2. Mihai Ion (R.P.R.) B.M.W.
6. Rotatu Boris (R.P.R.) N.S.U.
8. Mavrodin V. (R.P.R.) B.M.W.
9. Corterbic Niculae (R.P.R.) B.M.W.
10. Buescu Niculae (R.P.R.) Ariel.
11. Niculici Niculae (R.P.R.) a X.
3. Gali Gh. (R.P.R.) B.M.W.
5. Nagy Lad. (R.P.R.) B.M.W.

CLASA 750 CMC SPORT

7. Mândroiu Gh. (R.P.R.) B.M.W.
8. Mavrodin Vasile B.M.W. (500).
16. Stănescu Victor B.M.W. (600).
17. Caitor Petre B.M.W. (600).
18. Mănăsescu Gheorghe, Triumph (500).
19. Spiciu Ion B.M.W. (750).
20. Goelner Daniel B.M.W. (600 cmc.)
21. Kiss Andrei B.M.W. (600).

ORA 11: AUTOMOBILE

Va urma apoi cursa automobilelor al cărui start se va da aproximativ la ora 11, distanţa de parcurs fiind 20 tururi cu un total de 55 km.

CONCURENŢII

1. Inginer Jean Calcianu (Alfa Romeo(2,300 cmc cu compresor.
2. Ţântăreanu Valentin (B.M.W.) 2.000 cmc.
3. Inginer Iscu Petre (B.M.W.) 2000 cmc.
4. Abrudan Vasile (Duesenberg) 4300 cmc.
5. Marin Dumitrescu (B.M.W.) 2000 cmc.
7. Căpitan Tomescu H. (Bugatti) 2000 cmc.
8. Nadler Sergiu (B.M.W.) 2000 cmc..
9. Mihalcea Ion (Auto Union) 2000 cmc.
10. Iordan Bucurescu (Mercedes) 2000 cmc cu compresor.

ORA 12: 600 CMC CURSE

In fine proba principală a „Marelui Premiu al Republicii Populare Române", cea rezervată motocicletelor de curse va începe la ora 12, se va alerga pe 40 tururi cu un total de 110 km şi va constitui marele punct de atracţie al zilei.

CONCURENŢII

1. Puhony Nandor (R. P. Ungaria) B.M.W.
2. Dabrowski George (R. P. Poolonia) Norton.
3. Zdymirski Andre (R. P. Polonia) Triumph Gr. Pr
4. Brun Stanislas (R. P. Polonia) Triumph Tiger.
5. Szabo Laszlo (R. P. Ungaria) Norton.
7. Szalkay Bèla Jun. (R. P. Ungaria) Velocette (350).
8. Popa Ion (R. P. R.) Norton.
10 Buescu Niculae (R. P. R.) Ariel.
11. Niculici Niculae (R. P. R.) Norton.
16. Stănescu Victor (R. P. R.) B.M.W.
17. Caitor Petre (R. P. R.) Jap.
18. Neşulescu St. (R.P.R.) Triumph (500).
20. Kurcz Gyorgy (R. P. Ungaria) Norton.

Cum a fost anul trecut...

Cu toate că o pânză deasă de nori ameninţa cu ploaia, 40.000 de spectatori — cifră record în materie de motociclism — au asistat anul trecut la disputarea primului „Mare Premiu al R. P. R.". Şi n'au avut ce regreta. Spectacolul a fost la înălţimea aşteptărilor. In special, a entuziasmat duelul dintre Nic. Niculici şi regretatul Walter Agaton, duel care s'a terminat cu victoria ultimului după o cursă palpitantă.

Dar şi la celelalte clase de cilindrate, victoria a fost disputată cu înverşunare de cele mai valoroase vârfuri ale motociclismului naţional.

Iată care au fost câştigătorii de anul trecut:

MOTOCICLETE

Categoria sport — clasa 250 cmc: Traian Matei (TWN) 34'31" 25.

Categoria sport — clasa 1000 — ataş Ion Spiciu (BMW) 22'20"10.

Categoria sport — clasa 500 cmc: Walter Agaton (BMW) 1 oră 08.00"36

Categoria sport — clasa 1000 cmc: Niculae Niculici 1 oră 07'56"76.

AUTOMOBILE

Alexe Devassal (BMW) 40'34"59.

VĂ PREZENTĂM MAŞINILE OASPEŢILOR

Intotdeauna în privinţa curselor de motociclete s'a pus la noi întrebarea: ¿Inuo nos vuşvu

Aceasta-i întrebarea care a dat loc la numeroase comentarii mai mult sau mai puţin tehnice. Departe de noi intenţia de a o desbate din nou. Dar pentru a veni în ajutorul cititorului, care poate va dori s'o rezolve bineînţeles după sfârşitul curselor, să vedem deocamdată cum arată maşinile oaspeţilor noştri.

Fiindcă pe fiecare conducător — acel „om" din întrebarea de mai sus, îl veţi cunoaşte chiar în cursă.

„NORTON"-URILE PREDOMINA

Dintre alergătorii străini se detaşează prin performanţe, Szabo Laslo (Ungaria). Maşina sa, un Norton de 500 cmc., este aproape identică cu cea pe care va merge Nae Niculici. Are însă o greutate mai redusă, având aripile făcute din aluminiu şi alte piese deasemeni special făcute.

— „Maşina este uzată — ne asigură campionul Ungariei — şi net inferioară acelora cu care alearg în curse angajaţii fabricei Norton. Lupta pentru primul loc va fi foarte interesantă şi deoarece atât maşina lui Niculici cât şi a mea sunt la fel, va pierde acela care va face greşeli".

Incă o caracteristică interesantă a acestei maşini este că la 1 secundă dela pornire poate atinge 80 km. pe oră. (Da! Aţi citit bine! 80 km. pe oră!).

Tot cu Norton aleargă şi Kurucz Gh. (Ungaria) şi Dabrowski (Polonia). Primul este extrem de tânăr. Are 20 de ani şi participă la concursuri de numai 1 an. Cu aceiaşi maşină cu care îl veţi vedea concurând azi a câştigat de două ori, iar de câte ori a câştigat Szabo el s'a clasat al doilea.

DOUA MOTOCICLETE CARE...

Ceilalţi doi polonezi conduc motocicletele, care au sosit din fabrică acum trei zile. Şi nici una din ele n'a depăşit cu mult un rulaj de 100 km. „Rodajul lor s'a făcut chiar în fabrică", răspunde Zdymyski mirării noastre.

„După cum vedeţi — continuă el — este un Triumph Grand Prix de 500 cmc., şi bine înţeles ultimul tip. Cei doi cilindri sunt paraleli, şi fabrica pretinde, prin prospect, că are un demaraj mai puternic decât Norton-ul.

Cât de adevărat este, vom vedea"...

Brun, fratele conducătorului lotului, este şi el campion al Poloniei. Merge pe un Triumph Tiger. Asemănătoare celeilalte maşini, totuşi n'are demarajul acesteia. Şi el are maşina de numai 3 zile, nu este obişnuit cu ea şi atunci când îl întrebăm cine crede că va câştiga ne răspunde: „Desigur că nu eu!".

Şi în fine Buhony Nandor (Ungaria) aleargă pe un simplu BMW 500 cmc. tip R. 51. Singura schimbare ce l-a făcut-o este un ferodou special pe care l-a pus la ambreiaj. Alte amănunte despre maşina lui nu sunt necesare. Este un tip prea bine cunoscut la noi.

Iată deci şi maşinile oaspeţilor. Rămâne numai întrebarea: „Omul sau maşina?".

Azi se va întrebuinţa cronometrajul electric

La competiţiile motocicliste se folosea, pentru stabilirea timpurilor realizate, cronometrul de mână.

Este uşor de imaginat ce puţin exactă era această metodă la viteze de peste 75—80 km. pe oră. Şi aceasta oricât de îndemânatec şi priceput ar fi fost cronometrorul. Presupunând că pe doi din concurenţi îi desparte la sosire un sfert de roată, practic cu cronometrul de mână este imposibil să determini fără a greşi sutimile de secundă ce diferă timpul realizat de concurentul ressit.

Ţinând seama de caracterul internaţional al competiţiei de azi, ca şi de faptul că vor fi probabil medii orare ridicate se va întrebuinţa cronometrul electric.

Folosit şi la „kilometrul lansat" sistemul s'a dovedit a fi fără greşală.

Şi iată în ce constă acest sistem.

In momentul în care un alergător trece prin faţa postului de cronometraj, apăsându-se pe un buton, timpul primului de următorul sopectiv se imprimă pe o bandă de hârtie ce se desfăşoară cu o anumită viteză depe un rrlou.

Avantagiile acestui sistem sunt multiple. Se face o înregistrare perfectă a timpului realizat, se uşurează mult munca cronometrorului şi în plus timpul realizat se poate păstra ca un document oficial ce nu poate fi contestat.

*

Se aduce la cunoştinţa publicului spectator că este strict interzis să traverseze traseul în timpul probelor sau în pauze.

Reamintim că preţul biletelor de intrare este 100 lei şi 200 lei (tribuna).

Cum se va face accesul publicului la Marele Premiu al R. P. R.

Din motive tehnice au intervenit următoarele schimbări în privinţa accesului publicului la Marele Premiu Motociclist şi Automobilist al RPR:

1. Intrarea la tribună şi invitaţii pentru tribuna oficială prin poarta Nr. 1 (Şoseaua Kiseleff).

2. Restul biletelor prin poarta Nr. 5 (Strandul Tineretului) şi prin poarta Nr. 2 (Piaţa Stalin).

La antrenamentul de ieri

DE VORBĂ CU CONCURENŢII ROMÂNI

CE DECLARĂ NICU ŞTEFAN, ION CRAIOVEANU, PUIU SĂDEANU, E. ŞOMLO, MIHAI ION, VASI MAVRODIN, NIC. NICULICI ŞI JEAN CALCIANU

Străzile din jurul Arcului de Triumf au fost din nou blocate ieri dimineaţă. Era antrenamentul concurenţilor maghiari, polonezi şi români în vederea „Marelui Premiu RPR".

OPTIMISM, MEREU OPTIMISM

Forfotă serioasă în parcul rezervat cilindratelor până la 350 cmc. inclusiv. Iată-l aci pe NICU ŞTEFAN, campionul dela 125 cmc. Nicu Ştefan care s'a decis să abandoneze la această cursă vechea sa specialitate dela „125", ne spune: *„Sunt mulţumit că am ocazia să concurez alături de alergători străini reputaţi. Am o maşină de 250 împrumutată, pe care voiu lupta însă cu toată energia ca să câştig. Speranţa mea sunt virajele".*

NICU ŞTEFAN este un brav muncitor, strungar matriţer, în vârstă de 34 ani şi odată campion naţional. Pentru comportarea sa sportivă el a fost distins cu medalia „Merite sportive" de către Comitetul Central al OSP.

Nici n'a terminat bine de vorbit Nicu Ştefan că lângă noi a venit ION CRAIOVEANU ca să-i ceară o „cheie franceză". N'am lăsat să ne scape prilejul şi l-am supus şi pe Craioveanu unui scurt interogatoriu:

— Cum se face că eşti atât de vesel, înaintea cursei?

— *Păi cum să nu fiu. Am scos cel mai bun timp la antrenament!*

— Aşa? Atunci pentru mâine problema e considerată rezolvată?

— *Asta nu. Sădeanu şi cu Şomlo sunt mai buni ca mine. O surpriză însă...*

Şi maistrul mecanic Ion Craioveanu de la Ministerul Construcţiilor a clipit şiret din ochi. O fi ştiind el ceva!

DOI PRIETENI ADVERSARI

Câţiva paşi mai încolo, adversarii de azi dela categoria 350 cmc: ostaşul Puiu Sădeanu şi mecanicul timişorean Emeric Şomlo. Ambii sunt doi tineri motocicliştii de frumoase perspective, a căror luptă se anunţă drept un veritabil „spectacol de zile mari".

Puiu Sădeanu, deşi nu are decât 24 de ani a fost până acum de două ori campion naţional şi odată internaţional. Concurează pe o motocicletă „Triumf", lucrată de el bucată cu bucată. Ne declară: „Noi, toţi alergătorii, suntem îndureraţi de moartea lui Valter Agaton pe care l-am fi dorit atât de mult în mijlocul nostru la „Marele Premiu". Un accident stupid a curmat însă viaţa unui prieten desăvârşit, a unui excelent tovarăş. In ce priveşte concursul de mâine (n. r. azi) îmi pare grozav de rău că la clasa mea nu participă niciun alergător străin. Vom avea însă multe de învăţat privindu-i pe aşii maghiari în special".

EMERIC ŞOMLO, un tânăr vânjos de 26 ani, dă din cap aprobativ. E de aceiaşi părere. „Cu o singură deosebire, ne spune Şomlo. Dacă aşi avea o maşină mai bună, nu vechiul şi bravul meu NSU, m'aşi măsura cu oricine. Nu mi-ar fi frică"...

O REVELAŢIE

Printre cei care asistau la discuţia noastră era şi MIHAI ION, revelaţia antrenamentului de ieri la clasa 500 cmc. şi funcţionar tehnic la Centrala Minerilor Fier — Mangan din Ministerul Minelor. Mihai Ion depăşise la antrenament pe polonezul Brun, pe Nic. Coterbic şi pe „ceferistul" Vasi Mavrodin. El este de un optimism debordant şi pare decis să apere culorile Republicii Populare Romîne cu ultimul strop de energie.

Nu de acelaşi optimism este animat alergătorul Vasi Mavrodin, avocat în contenciosul Căilor Ferate Române, care pare entuziasmat de calitatea maşinilor cu care vor concura motocicliştii polonezi şi unguri.

NE VORBESC DOI „VETERANI"

I-am lăsat special la urmă pe cei doi aşi incontestabili: NICOLAE NICULICI şi JEAN CALCIANU.

Pe primul l-am găsit trebăluind de zor la „Norton"-ul pe care va alerga azi. Mecamicul Nae Niculici, în vârstă de 43 de ani, de cinci ori campion naţional şi cu peste 20 de întâlniri internaţionale la activ, ne declară zâmbind: „Fără îndoială că ungurii sunt mai bine pregătiţi decât noi. Au maşini mai bune şi, în plus, au rutina concursurilor mari care lipseşte majorităţii reprezentanţilor noştri. Eu alerg pentru prima oară pe un „Norton" cu care nu prea sunt obişnuit. Voiu lupta însă cu înverşunare să-l depăşesc pe Szabo, cel mai bun motociclist maghiar. Sper să reuşesc aceasta pentru gloria Republicei noastre dragi".

Jean Calcianu este ceeace se poate numi un „veteran". La 55 de ani, vârstă la care alţii au renunţat de mult să mai facă sport, inginerul mecanic Jean Calcianu dă un exemplu demn de urmat tineretului, participând la concursuri cu aceiaşi vigoare ca şi în tinereţe.

„Maşinile noastre sunt cam vechi, ne spune Calcianu, dar oricum mai pot da randament. Eu concurez pe Alfa Romeo şi am foarte multe motive să cred că voiu sfârşi victorios". Scurt, clar şi concis. Nu?

Interlocutorul nostru ne-ar mai fi spus multe dacă steagul starterului nu l-ar fi chemat la locul de plecare.

Marius Godeanu

OFICIALII REUNIUNII

Directorul Cursei: Paul Alexandrescu.

Comisar Sportiv: Alexe Devassal (RPR).

Comisar Sportiv: Kovats Alajos (R. P. Ungaria).

Comisar Sportiv: Brun Kristof (RP. Polonia).

Şef Comisia Cronometrori: Ing. Radu Costescu.

Şef Comisia Tehnică: Ing. A. Baer.

Şef Comisia Ordine şi Pază: Alexandru Huss.

Şef Comisar Parc: Constantin Săvescu.

Şef Comisar Parcurs: Slt. Pora Niculae.

Şef Serviciu Medical: Dr. Titu Manicatide.

Starter: Paul Georgescu.

Secretarul Cursei: Victor Ghenovici.

IN MIJLOCUL MOTOCICLIŞTILOR
UNGURI ŞI POLONEZI...

Motocicliştii unguri şi polonezi, care iau parte la „Marele Premiu al R.P.R.", au sosit în Capitală încă de Vineri. Concurenţii unguri au venit primii, parcurgând distanţa Budapesta-Bucureşti cu un autobuz:

— „Ne-a plăcut foarte mult drumul — *ne mărturiseşte Szabo „Kuksi"* (aşa l-au poreclit tovarăşii săi.) — Regiunea Predealului e o minune. Mi-ar plăcea foarte mult să locuiesc într'o regiune muntoasă".

Polonezii au sosit Vineri seară. Sâmbătă dimineaţă, în hallul hotelului Ambasador, s'au întâlnit cu prietenii lor unguri:

— „Cum e traseul? — *întrebă Cristof Brun, conducătorul polonezilor.* — Am auzit că eri după amiază aţi făcut un mic antrenament"?

Szalkai, care vorbeşte bine germana, face pe translatorul între conducătorul lotului polonez şi Kovacs, conducătorul echipei maghiare:

— „Traseul este excelent. Pe o porţiune mică drumul este cam greoiu, dar Szabo şi-a reuşit eri în antrenament 93 km pe oră.."

Brun dă din cap:

— „Frumos!..."

Conducătorii celor două echipe se invită reciproc la concursurile internaţionale dela Budapesta, şi respectiv Varşovia:

— „Vor lua parte şi prietenii noştri români. Dar va lipsi Valter Agaton..."

Sunt foarte impresionaţi de moartea secretarului federaţiei române de motociclism:

— „Aş fi vrut să-l întâlnesc... Şi acum..."

Puhony este cel mai impresionat:

— „Parcă ne-ar fi un frate... Precum şi este. Poporul român ne este frate. In zadar au căutat stăpânii trecutului să ne facă duşmani. Azi ne-am găsit şi nu numai pe tărâm sportiv. Doar facem parte din aceeaşi tabără a socialismului, din tabăra păcii!"

ZDYNIRSKY ANDRE (P.)

(e. rona)

Conducătorii lotului ceh
ne vorbesc despre rugbyul din Cehoslovacia şi R. P. R.

Am avut prilejul să vorbim eri cu inginerul BAUSHE, preşedintele Federaţiei cehoslovace. Bun cunoscător al rugbyului, d. Baushe ne-a spus următoarele despre sportul cu balonul oval din ţara prietenă.

„In ultimul timp, rugbyul a înregistrat mari progrese în ţara noastră. In primul rând, avem un sprijin foarte mare din partea Armatei care a socotit rugbyul ca sportul no. 1. Toţi tinerii soldaţi care au însuşiri pentru sport, sunt instruiţi în materie de rugby. Armata a organizat o şcoală de instructori la care au participat 150 de rugbyşti. Aceste elemente au fost răspândite pe tot întinsul Republicii şi astăzi avem nu mai puţin de 100 echipe militare. S'a făcut dovada că rugbyul este un preţios auxiliar în opera de educare a soldaţilor, pregătirea fizică fiind asigurată de acest joc. In plus, multiplele calităţi ale omului sunt mult desvoltate prin rugby. Fiecare unitate are cel puţin două echipe şi numărul formaţiilor militare sporeşte necontenit.

„Am dealtfel sarcina să propun un match între militarii români şi cehi, pentru Septembrie 1949, fie la Bucureşti, fie la Praga.

„In campionat avem 20 echipe care joacă pe districte Anul viitor sperăm să facem un campionat naţional.

„Din punct de vedere tehnic am făcut salturi calitative. Rezultatul matchului cu Italia este grăitor. Italienii joacă bine şi au aceleaşi metode tactice ca şi românii. Noi am învins mulţumită voinţei dar mai ales unei condiţii fizice mai bune căci italienii s'au prăbuşit în repriza a doua.

„Am văzut echipa românească sindicală care a jucat la Béziers, în Franţa, cu prilejul turneului FSGT. Cred că echipa de atunci a românilor, e ceva mai bună ca echipa naţională italiană.

„In încheiere ţin să mulţumesc Sindicatului CFR pentru primirea care ne-a făcut-o. Ne simţim în ţara dvs., ca într'o ţară prietenă şi sper că matchurile pe care le vom juca aci, vor contribui şi mai mult la strângerea legăturilor noastre stabilite pe câmpul de luptă, împotriva hitleriştilor".

G. Vlk, antrenorul echipei naţionale cehe, sosit odată cu rugbyştii cehi ne spune:

„In 1934, rugbyul nostru nici nu exista. In 1946, când ne-au vizitat două echipe româneşti, abia am început să învăţăm. Iată aşadar, că românii au fost primii noştri maeştri. Eu am urmărit de curând echipa CFR în turneul în care l-a făcut în Cehoslovacia. Aceste matchuri au fost pentru mine o orientare de felul cum trebuie să pregătesc echipa Cehoslovaciei pentru matchul cu Italia. Pot spune că mi-a folosit. Socotesc rugbyul românesc superior, având o calitate tehnică bună şi teme tactice foarte interesante. Cred totuşi că nici echipa cehă nu va dezamăgi. Are un joc de înaintare foarte bun şi o putere de luptă care înlocuieşte unele lipsuri tehnice. Legăturile care le facem acum, ne vor folosi şi cred că este în interesul ambelor ţări să avem matchuri cât mai multe căci numai astfel vom face un schimb de experienţe care ne va folosi".